

〈經營資料〉

間或 修正이 없는바도 아니다

(社) 日本自動車타이어協會

天氣 豫報나 需要豫測이나……라고 일컬어 질 정도로 어려운 것이 需要豫測이다. 自動車타이어의 需要豫測은 한때 各社別로 行해지고 있었다.

各社別 需要豫測은 次年 以後의 生産計劃을 樹立하는데 있어서 絶對로 必要하며 그를 爲한 設備投資에도 크게 關係를 갖는다. 그러나 各社別의 需要豫測으로는 아무리해도 自社 事情만이 中心이 되어서 이것만으로는 業界全體의 발란스를 保持가 안되게 된다. 이것이 옛날에는 市場混亂, 市況不安定의 큰原因의 하나로도 되어 있었다.

그럭저럭 日本自動車타이어協會에 需要測定委員會란 것이 設置된 것은 1953年인가이다.

그로부터 幾變遷, 至今에 와서는 그 이름도 統計調査委員會로 改稱되고 內容도 相當히 科學的으로 되어 있다.

그러나 今日라 하더라도 結果는 「맞는것도 八卦, 안맞는 것도 八卦」라고 關係가 깊은 方面에선 아직 嘲笑의 的으로 삼고 있다. 事實 需要豫測 發表後 數個月이 못되어 또다시 豫測 修正이라 하는 例도 적지는 않다. 그러나 덮어 놓고 嘲笑을 한다는 것은 너무하다고 할 것 같은데 너무나도 딱한일……그렇다고는 하나 至今의 타이어 需要豫測이 훌륭히 타이어界의 計劃性에의 指針으로 되어 있는 것만은 否認할 수 없다.

타이어需要 豫測의 歷史와 이런일 저런일

日本 自動車타이어協會에 各種委員會活動의 一環으로서 타이어協會會員 6社의 委員으로 構成되는 統計調査委員會(舊需要測定委員會)가 있어서 市場調査와 需要豫測을 行하고 있다.

當委員會의 發足은 高統制가 解除된 後의 일로서 業界의 基盤도 아직 不安定하고 加之하여 韓國動亂의 終結에 依한 國內景氣의 深刻한 디푸레 等, 需要는 激減, 價格은 紊亂, 市場은 混亂期에 處해 있었다. 如斯한 狀況下에서 個個의 메이커, 나아가서는 業界全體로서 適確한 손을 써 볼라도 有效需要가 어느 程度

인지를 알 수가 없으니 束手無策 일수 밖에 없었다.

그래서 考案된 것이 6社 共同으로 需要豫測을 行하면 되겠다고 해서 1953年 갑자기 委員會가 發足되었다. 各社로부터 委員이 集會되었으나 當時는 現在와 같은 需要豫測의 冊이나 세미나아가 巷間에 넘치고 있었던 것은 아닐뿐 아니라 더구나 專門家에게 敎示를 求한다는 것은 꿈과 같은 이야기에 가까웠다.

委員會는 무엇을 使用해서 어떻게 해서 무엇을 提出하면 좋은가 酬議에 酬議를 거듭하고 있던中 委員中 한 사람이 才致가 있어서 委員會會員의 贊同을 얻었다 酬議는 無用하지는 않았다. 會員의 努力은 報償되었다

그 方法이란 것은 葉書로 유우저어에게 「今年는 몇 個를 豫定인가」 「來年은 몇 個를 豫定인가」 하는 設問書를 내어서 回收된 葉書를 集計한 뒤 諸條件을 勘案해서 來年은 어떻게 된다 하는 結論을 낸다. 即 至今 말하는 市場調査의 先驅이다. 그런데 方法은 그렇게 한다 하더라도 다음에 또 難問이 도사리고 있었다. 가장 緊要한 타이어의 統計가 없다. 있는 데이터라고 하면 現在의 生産出荷統計뿐이었다. 그러나 그것은 베테란들이 많아 데이터의 加工處理는 손쉽게 이룩될 수 있었던 것 같다.

이렇게 해서 數年이 경과되는 중에 冊店에는 마케팅 關係의 冊도 붓고 세미나아도 開催되게끔 되고 世上이 急進展을 하여 豫測作業도 各產業分野에서 眞摯하게 取扱되게 되었다.

말할것도 없이 當委員會에서도 이러한 傾向에 앞서 捷발리 統計의 手法을 쓰는 등 一步科學的인 豫測作業으로 脫皮하여 갔다.

反面 이들 新手法의 採用에 依據 資料整備氣運이 提高되어 그때까지만 해도 必要性은 認識하면서도 秘密資料라하는 觀點에서 集計되어 있지 않았던 補修타이어 販賣實績의 投票가 비로소 開始되어 月次 支店別, 品種別로 6社 投票에 依한 販賣統計가 整備되어 왔다.

이것을 軌道에 올리기가까지는 當時의 各社委員이 自社에서 그 必要性을 力說하고 投票의 承認을 얻기까지의 努力은 大端한 것이었다고 듣고 있다.

그러나 當時는 各社의 競爭意識이 宏壯히 強해서 販賣實績은 極秘資料이었으므로 해서 投票에 際해서는 投票用紙를 1社가 1個月 分을 自由롭게 3枚로 區分해

서 投票해 가지고 自社販賣實績의 漏洩을 防止한다고 하는 아머어마한 風景이었다.

그後 1962년에 이르러서 例의 産業構造調査會, 現産業構造審議會의 前身 속에 타이어需要測定分科會가 設置되어 이 監督官廳의 主催에 依한 分科會發足を 契機로 해서 거우 業界의 全體意識이 깊어져 需要豫測의 方法 思考方式 手法 및 資料整備가 眞摯하게 檢討되어 비로소 長期的 自動車 타이어需要豫測作業이 當委員會에서 行해지게끔 되었다.

그때의 出席委員은 家入昭氏(B. S. 現大阪支店長) 石川宏氏(Y. 現타이어企劃室長) 山崎氏(T. 現札幌支店) 小泉氏(S. 退社) 鳥川氏(O. 退社) 八木氏(N. 타이어販賣課課長代理)라고 하는 사람들이었다.

이들의 委員이 檢討한 것은 豫測의 方法. 思考法이었다. 需要豫測이 「맞나 안맞나」가 唯一한 判斷基準이라고 해서 속임수로해치워도 좋다고는 말할 수 없겠다. 그래서 맞추지 않으면 안되겠기에 모을수 있는 限度까지의 資料를 收集하고 檢討하고 또 綿密히 行해서 複雜한 數學 模型을 採用했다.

그러나 제를 휘저어서 불씨를 發見하기 爲해서는 함부로 휘저을 뿐만이 아니라 經濟의 大局의인 變化의 方向을 알고 그 方向에 따라서 分析을 行할 必要性이 있다.

그래서 當時의 池田內閣의 所得倍増計劃을 베이스로 하여 이 業界에선 最初의 長期需要豫測作業을 實施해 본 것이다.

結果의으로는 所得倍増計劃이 過少하였던 것처럼 自動車保有台數生産台數의 基本指標도 過少豫測值이었으며 當然한 일이나 自動車 타이어의 需要豫測值도 이에 準해서 同様の 結果로 끝났다.

그러나 이 時點이 自動車타이어 業界로서는 需要豫測의 再出發點이기도 했다고 해도 過言은 아닐 것이다.

餘談이 되겠으나 委員會의 零圈氣는 發足當時부터 「뭐가 뭐인지 모르는 것을 하게 된다」는 同情(?) 連帶感(?)이 各委員會에 있고 會議에서 議論을 激甚하게 交換한 後에도 和氣&靄裡에 부드러워지고 또한 거기에는 前向의인 積極의인 姿勢가 보였다.

이미 時效이므로 靄靄하다고 생각되나 個數를 高무量으로 換算하면 實績이 아무리해도 計算數値와 맞지를 않는다. 그래서 各 委員들은 T.B의 個當 平均高무量 原單位를 次回의 委員會서 秘密投票를 하기로 結論을 내어 各委員 共히 自社에도 秘密로 投票하여 그루을 別原單位를 算出해서 差異를 체크했다.

이때 出席한 委員名은 아직도 極秘, 議事錄에도 掲載되어 있지 않다.

이때 檢討한 結果가 現在의 高무量 換算方法의 統一

로 되어 있다.

以後 當委員會에서의 年間業務計劃으로서 短期1回, 短期修正1回, 中長期1回의 豫測作業이 定例化하고 타이어의 製品變化도 顯著함으로써 「스노우 타이어」의 需要動向調査 「라디알 타이어의 需要動向調査」등을 行해서 新製品인 故로 또 過去의 實績이 없는 만큼 在來의 製品以上으로 需要者에의 直接調査를 實施해서 이 調査結果를 豫測으로 뒤집어 넣는 方法을 併行實施하고 있다.

또한 近年에는 需要豫測精度를 더욱 向上하기 爲해서 關聯統計를 可及限 收集하고 統計에 對한 知識을 깊게 하고 이것을 바로 解釋하고 바로 處理하기 爲해서 統計資料編을 作成함과 함께 過去의 傾向에 將來 큰變化를 미치게 하는 要因이 있나 없나, 테에티어로 부더 찾아 내는 方法으로서 資料의 加工 짜맞추기 修正等 要因分析을 特히 行해서 이것을 豫測에 導入하고 있다.

따라서 豫測을 爲한 計算은 前述과 같은 要因分析, 複雜한 數量 模型을 어느 것이나 客觀的 合理的으로 處理하기 爲해서 1969年以降 電子計算機를 使用하고 있는 등 自動車타이어 需要豫測의 精度向上에 힘쓰고 있다.

現在의 豫測

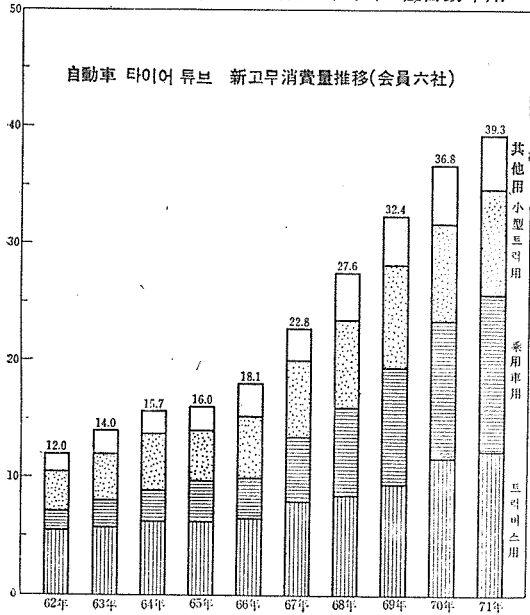
이처럼 하여서 타이어의 需要豫測은 紆曲折하면서 때로는 1步前進 2步後退라는 것을 되풀이하면서도 또 各社로 부터의 委員이 그때마다 갈리면서도 今日에 이르기까지 進歩되어 왔다. 現在考慮하지 않으면 안되는 要素는 從來와는 달라졌다고 하는 것은 需要分析의 手法이 이때까지의 自動車 타이어需要는 成長要素가 壓倒的으로 그 需要를 左右하고 있었으나 近年의 自動車 타이어需要처럼 變動要素가 需要에 끼치는 影響이 큰 境遇에는 이것을 數量化하는 것이 굉장히 어렵고 또 그 手法自體, 「〇〇勘案」方式이 強해져서 어느 意味로 말하면 統計學的手法에서 逆行하고 있는 것이 現狀일는지도 모른다.

이처럼 需要에 미치는 影響이 變動要素에 있으며 또 이것을 如何히 數量化하느냐, 萬若안되면 무엇으로 이것을 補하느냐 그 方法에 問題가 있다. 하나, 具體的으로는 回歸分析 및 인더스트리얼, 다이나믹 모델에 依하는 需要分析以外에 方法은 없고 現時點에선 이것을 採用하지 않을 수 없으며 또 하고 있기도 하다.

例를 들면 1972年의 自動車 타이어國內需要見積과 1972年 1月~5月 實績을 比較하면 別表와 같으며 現時點에서 봐서 이미 過少이었다는 評價가 나오고 있다.

이것은 前述의 몇 個人가의 變動要素를 如何히 봤는가에 起因한다고 生覺되는 바이다.

1972年 見積中에서 가장 豫測差가 클 것이라고 보여지고 있는 品種은 小形 트럭用 타이어 輕自動車用 타



이어이다.

이것은 이들의 타이어가 가장 變動要素를 받을 比重이 큰 것이다.

具體的 變動要素에 對해서 그 主된 것을 들면 圓切上이며 輕自動車의 車檢制度이며 自動車重量稅이며 車의 稼動率이며 車의 代替要素인 것 等……等이다.

이처럼 今後는 더욱 더욱 自動車타이어 需要豫測에 이들 變動要素의 影響이 커질 것이라 生覺되는 點으로 보아 「맞았다. 안맞았다」 라고 하는 評價面으로는 오히려 이들의 要素를 如何히 判斷하고 如何히 豫測에 反映해 가느냐가 肝要하며 큰 課題가 된다고 生覺된다. 적어도 委員會에서 檢討를 加하고 있는 段階에선, 當然하다고 하면 그뿐이겠으나 眞摯하게 모든 可能性을 생각하고 있는 것이다.

그 結果豫測이 안맞을 때에는 무참하게 안맞아 非難의 視線에도 堪耐해야 하는것도 일하는 途中 不得已한 일일 것이다. 정말 爽아서 待天命을 한다는 것이 各委員들의 거긋없는 心境이기도 하다.

(1972年 10月號 日本 月刊타이어誌에서)

1972年國內需要見積

		1971年	1972年	前年比			1971年	1972年	前年比	
		屯	屯	%	一六 月 五 月 實 績 社			屯	屯	%
一 當 九 初 七 年 間 一 年 見 積 二 月	新車用	162,085	167,311	103.2		新車用	65,684	70,929	108.0	
	補修用	144,097	153,472	106.5		補修用	46,271	53,393	115.4	
	國內計	306,182	320,783	104.8		國內計	111,955	924,322	111.0	

(P, 22p. 에서)

운 市場을 開拓中에 있다.

美國과 歐洲에선 鹽素化부철의 인너라이너는 一 般化中에 있으며 곧 日本서도 이 傾向은 擴大할 것으

로 生覺된다.

다시 鹽素化부철을 타이어 사이드월에도 使用하는 일이 胎動하고 있다.

이처럼 타이어의 變遷이 진척되어도 부철고무는 새로운 分野에서 市場을 擴大하고 있다.

參考文獻

佐伯康治 : 「부철고무(IIR)의 製造技術」 「化學裝置」 1970年 11月

石谷欣一 : 「부철고무의 現狀과 將來性」 「石油와 石油化學」 Vol. 14, No. 6

ESSO Chemical 社 카탈로그 : 「Butyle, the Ideal Innertube material」

옛소化學(株) 판프랫트 : 「부철튜우브의 話」

옛소化學(株) 技術資料 : 「부철튜우브마뉴얼」

Tew, H.J. : 「Low modulus Butyle Rubber Inner-tube Compound For Improved Splice Performance In Europe」 ESSO Research S.A. 社 리포트(끝)

(1972年 10月號 日本 月刊타이어誌)

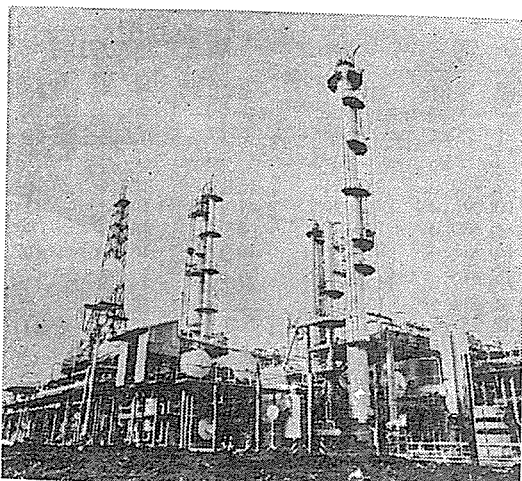


사진 日本 부철 川崎工場

<經營資料>

日. '72年動타특需要豫想

4.8%에서 8.5%로 修正

(社)日本自動車타이어協會는 72年初頭 當年の自動車타이어 特需豫想을 前年の 4.8%增이라고發表했으나 봄以降 이豫想을 顯著히 上回하는 需要實績을 示顯, 더우기 이 傾向이 停止되지 않으므로써 需要豫測의 修正을 行한 結果前年比 8.5%의 增으로 되어 요즈음 그것을 正式으로 修正, 別表와 같이 發表했다. 또한 自動車타이어, 特需의 수요가 前年을 上回한 것은 6年만의 일이라고 한다. 그러나 實勢는 8.5%以上이란 見解가 強한 貌樣이다.

自動車타이어, 特需의 수요는 高度成長이라 하는 經濟動向에 支拂되어 한 때에는 15~20% 增이라고 하는 것이 通常의 業態이었다. 그러나 高度成長經濟가 安定成長經濟로 移行하면서 自動車타이어, 特需의 수요동향도 漸減, 수요증 減傾向도 結局엔 10%以下 7~8%로 떨어졌다.

그래서 昨年以降 中期수요동향을 調査中에 있었던 同協會의 調査統計委員會는 從此의 수요는 증가한다고 해

도 5%以下인 4.8%程度……로 算出했었다. 또 一般로 業界關係方面도 달러 속크에 잇따른 Yen의 切上後의 不況期였든 만큼 이것을 當然視하고 받아들였다. 하나 他産業은 姑姑하고 타이어界는 그들의 影響을 받기는 했어도 短期間으로서 봄이 되면서부터 당장 補修面의 수요가 急增, 各社共히 物件變通에 困難을 가져와 支店長, 販賣會社의 社長은 物件不足의 事情說明과 辯明에 奔走했을 정도. 이것이 當初는 乘用車타이어, 特히 승용 車의 라디알타이어에 나타났다. 다음이 小型 트럭, 그리고 트럭, 버스用에도 미쳤다고 한다. 勿論各社가 惶急히 生産増強策을 취해 그만 그만 “潤澤”이란 소리를 듣고 “한숨돌린 것”은 9월에 접어들 後이다. 이 예상과 실측의 상위는 本誌 10月號 「때에따라선 修正이 없는 바도 아니다」의 페이지의 表로도 明白, 이 큰 過誤의 原因에 對해서 ①景氣回復이 豫想 以上으로 빨랐다. ②新車의 生産計劃이 ぶ렸다. ③數年前에 大幅으로 팔린 新車用 타이어의 交替期에 부닥쳤다는 등이 擧例 되고 있는 모양이나 그것은 고사하고라도 今後를 爲해서 더욱 綿密한 分析이 必要할 것으로 안다.

수요예측은 勿論 맞아주는 것 보다 더 좋은 것은 없으나 結果로서는 在庫가 붓는 것보다는 감소하는 것이 좋겠다고 할 수 있다. (72. 11. 日本月刊타이어誌)

1972年 自動車타이어, 特需 國內需要豫測

1971年 實績

	新車用		補修用		國內計		新車	
	타이어本數	고무量	타이어本數	고무量	타이어本數	고무量		
	千本	屯	千本	屯	千本	屯	千本	
六社	트럭과버스用	823.4	26,196	2,005.4	52,328	2,828.8	78,524	839.0
	小型트럭用	5,105.3	34,703	4,215.7	29,804	9,253.9	64,507	5,796.4
	輕트럭用	4,031.0	10,863	2,721.9	7,141	9,321.0	18,004	3,570.0
	計	9,136.3	45,566	6,937.6	36,945	6,752.9	83,511	9,366.4
	乘用車用	14,988.0	60,388	9,985.2	40,261	24,973.2	100,649	16,969.6
	輕乘用車用	3,345.4	8,260	1,562.2	4,093	4,907.6	12,353	2,334.6
	計	18,333.4	68,648	11,547.4	44,354	29,880.8	113,002	19,304.2
	建設車輛用	67.8	5,001	64.9	4,219	132.7	9,220	72.0
	産業車輛用	257.8	1,708	288.8	1,343	546.6	3,051	245.0
	農業機械用	1,374.8	4,892	—	—	1,374.8	4,892	1,350.0
二輪自動車用	4,988.2	77.7	759.2	1,167	5,747.4	8,884	5,600.0	
合 計	34,981.7	159,728	21,603.3	140,356	56,585.0	300,084	36,776.6	
會員外計	1,812.8	2,757	1,318.5	3,444	3,131.3	6,201	1,800.0	
總 合 計	36,794.5	162,485	20,921.8	143,805	59,716.3	306,285	38,576.6	

1972年 豫想

對前年比(72/71)

	補修用		國內計		고무量				
	고무量	타이어本數	고무量	타이어本數	新車	補修	國內計		
	屯	千本	屯	千本	%	%	%		
六社	트럭과버스用	26,691	2,150.0	56,100	2,989.0	82,791	101.9	107.2	105.4
	小型트럭用	39,398	4,600.0	32,522	10,396.4	71,920	113.5	109.1	111.5
	輕트럭用	9,621	2,860.0	7,505	6,430.0	17,126	88.6	105.1	95.1
	計	49,019	7,460.0	40,027	16,826.4	89,046	107.6	108.3	107.9
	乘用車用	68,371	11,850.0	47,779	28,819.6	116,150	113.2	118.7	115.4
	輕乘用車用	5,764	1,700.0	4,454	4,034.6	10,218	69.8	108.8	82.7
	計	74,185	13,550.0	52,233	32,854.2	126,368	108.0	117.8	111.8
	建設車輛用	5,308	72.0	4,680	144.0	9,988	106.1	110.9	108.3
	産業車輛用	1,623	320.0	1,488	56.50	3,111	95.0	110.8	102.0
	農業機械用	4,803	—	—	1,350.0	4,803	98.2	—	98.2
二輪自動車用	8,663	700.0	1,076	6,300.0	9,739	112.3	92.2	109.6	
合 計	170,242	24,252.0	155,604	61,028.6	325,846	106.6	110.9	108.6	
會員外計	2,739	1,450.0	3,876	3,250.0	6,615.0	99.3	112.5	106.7	
總 合 計	172,981	25,702.0	159,480	64,278.6	332,461	106.5	110.9	108.5	